

**ANALISIS RASIO MODAL TERHADAP RETURN SAHAM  
PERUSAHAAN OTOMOTIF YANG GO PUBLIC DI INDONESIA**

**SKRIPSI**



**Disusun Oleh :**

**KRISTINA LINDAWATI**

**NPM. 0712010171**

**PROGRAM STUDI MANAJEMEN  
FAKULTAS EKONOMI  
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN NASIONAL "VETERAN" JAWA TIMUR  
SURABAYA  
2011**

# **ANALISIS RASIO MODAL TERHADAP RETURN SAHAM PERUSAHAAN OTOMOTIF YANG GO PUBLIK DI INDONESIA**

## **ABSTRAK**

**KRISTINA LINDAWATI**

**0712010171 / EM**

Dampak krisis global, yang dilakukan oleh perusahaan pada umumnya melakukan efisiensi dan menahan diri untuk ekspansi. Ini bukan hanya karena menurunnya tingkat daya beli masyarakat akibat krisis. Melainkan juga ancaman krisis likuiditas juga sempat di alami kalangan perbankan. Industri otomotif yang pembiayaan penjualannya sangat mengandalkan perbankan pun harus ikut kena getahnya.

Tujuan untuk menganalisis pengaruh Laba atas Ekuitas (ROE), *Price Earning Ratio* (PER), Nilai Buku Per Lembar Saham (BVS), Harga Saham Per Nilai Buku (PBV) terhadap *return* saham. Sampel yang digunakan ada 9 perusahaan otomotif. Dengan menggunakan analisis regresi linier berganda.

Hasil penelitian membuktikan bahwa ROE, PER, BVS tidak mempunyai pengaruh signifikan dan positif terhadap *Return* Saham sedangkan PBV mempunyai pengaruh signifikan positif terhadap *Return* Saham.

**Kata Kunci :** *Return on Equity, Price Earning Ratio, Book Value PerShare, Price to Book Value, dan Return Saham*

## KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puja dan puji syukur kepada Allah SWT, atas rahmat dan hidayah – Nya yang diberikan kepada penyusun sehingga skripsi yang berjudul “**ANALISIS RASIO MODAL SAHAM TERHADAP RETURN SAHAM PERUSAHAAN OTOMOTIF YANG GO PUBLIK DI INDONESIA**” telah terselesaikan dengan baik. Penyusunan skripsi ini dimaksudkan untuk memenuhi syarat penyelesaian Studi Pendidikan Strata Satu (S1), Fakultas Ekonomi Jurusan Manajemen, Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur.

Pada kesempatan ini penyusunan ingin menyampaikan terima kasih kepada semua pihak yang telah memberi bimbingan, dukungan, petunjuk serta bantuan baik materiil maupun spiritual. Penulis mengucapkan terima kasih sedalam – dalamnya kepada :

1. Kedua Orang Tua, kakak serta adikku yang aku Cintai. Yang mendukung sepenuh hati. Yang tidak bisa penulis uraikan dengan kata – kata.
2. Kepada Dr. H. Dhani Ichsanuddin Nur, SE, MM selaku Dekan Fakultas Ekonomi Manajemen.
3. Kepada Dr. Muhadjir Anwar, MM selaku ketua jurusan Fakultas Ekonomi Manajemen.
4. Kepada Drs. Ec. Bowo Santoso, MM selaku dosen pembimbing yang selalu memberikan pengarahan dan bimbingan bila ada yang salah dalam pengerjaan ini.

5. Kepada semua dosen – dosen Fakultas Ekonomi Manajemen.
6. Kepada Hesti, Garnet, Gendut, Ajiz, Adit, Fikri, Mbak Dewi, Revi, Andri, Mas Rio, Sabron, Isna dan teman2 saya yang lainnya yang sudah memberikan dorongan, pengarahan, dan penyemangat alhmdulillah akhirnya saya bisa menyelesaikan skripsi ini. Berkat Do'a mereka, tanpa do'a mereka mungkin saya tidak sampai seperti ini.
7. Kepada pihak BEI FISIP UPN “ VETERAN JATIM “ yang sudah membantu mencari data – data yang saya perlukan.

Dalam penyusunan skripsi ini penulis menyadari masih banyak kekurangan – kekurangan dalam penyusunannya. Oleh karena itu penulis senantiasa terbuka dalam menerima saran dan kritik dari semua pihak yang dapat menyempurnakan skripsi ini.

Akhirnya penulis mengucapkan terima kasih serta besar harapan penulis skripsi ini bisa bermanfaat bagi semua pihak. Amiiiiiin...

Surabaya, 21 Juni 2011

Penulis

## DAFTAR ISI

LEMBAR JUDUL

LEMBAR PENGESAHAN

KATA PENGANTAR .....	i
ABSTRAK .....	ii
DAFTAR ISI .....	iii
DAFTAR TABEL .....	iv
DAFTAR GRAFIK .....	v

### BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Perumusan Masalah .....	10
1.3 Tujuan Penelitian .....	10
1.4 Manfaat Penelitian .....	11

### BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Hasil Penelitian Terdahulu .....	12
2.2 Landasan Teori .....	15
2.2.1 Pasar Modal .....	15
2.2.1.1 Pengertian Pasar Modal .....	15
2.2.1.2 Pelaku Pasar Modal .....	15
2.2.2 Investasi .....	16
2.2.2.1 Tipe – Tipe Investasi Keuangan .....	17
2.2.2.2 Tujuan Investasi .....	17
2.2.3 Resiko .....	18
2.2.3.1 Sikap Investor Terhadap Resiko .....	19
2.2.3.2 Jenis Resiko .....	19
2.2.4 Laporan Keuangan .....	20
2.2.4.1 Pengertian Laporan Keuangan .....	20
2.2.4.2 Bentuk – Bentuk Laporan Keuangan .....	21
2.2.4.3 Tujuan Pelaporan Keuangan .....	22

2.2.4.4 Penggunaan Laporan Keuangan .....	23
2.2.5 Saham .....	24
2.2.5.1 Pengertian Saham .....	24
2.2.5.2 Jenis – Jenis Saham .....	26
2.2.6 Rasio Keuangan .....	28
2.2.6.1 Definisi Rasio Keuangan .....	28
2.2.6.2 Keunggulan Rasio Keuangan .....	29
2.2.6.3 Keterbatasan Rasio Keuangan .....	29
2.2.6.4 Jenis – Jenis Rasio Keuangan .....	31
2.2.7 Rasio Modal Saham .....	34
2.2.8 Definisi Laba Atas Ekuitas (ROE) .....	35
2.2.9 Definisi Price Earning Ratio (PER) .....	37
2.2.10 Nilai Buku Per Lembar Saham (BVPS) .....	38
2.2.10.1 Definisi Nilai Buku Per Lembar Saham	
2.2.10.2 Nilai Ekuitas Saham Preferen dan Saham Biasa .....	39
2.2.11 Definisi Harga Saham Per Nilai Buku (PTBV) .....	40
2.2.12 Return Saham .....	41
2.2.13 Pengaruh Laba Atas Ekuitas (ROE) Terhadap Return Saham .....	42
2.2.14 Pengaruh Price Earning Ratio (PER) Terhadap Return Saham .....	44
2.2.15 Pengaruh Nilai Buku Per Lembar Saham (BVPS) Terhadap Return Saham .....	46
2.2.16 Pengaruh Harga Saham Per Nilai Buku (PTBV) Terhadap Return Saham .....	47
2.3 Kerangka Pikir .....	49
2.4 Hipotesis .....	50

### **BAB III METODE PENELITIAN**

3.1 Definisi Operasional dan Pengukuran Variabel .....	51
3.2 Penentuan Sampel.....	53

3.2.1 Populasi .....	53
3.2.2 Sampel dan Teknik Penarikan Sampel .....	53
3.3 Jenis dan Sumber Data .....	54
3.4 Prosedur Pengumpulan Data .....	55
3.5 Teknik Analisis dan Uji Hipotesis .....	55
3.5.1 Uji Normalitas Data .....	55
3.5.2 Uji Asumsi Klasik .....	56
3.6 Teknik Analisis .....	59
3.6.1 Uji Hipotesis .....	59

#### **BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

4.1 Deskripsi Objek Penelitian .....	61
4.1.1 Sejarah Singkat Pasar Modal .....	61
4.1.2 Sejarah Singkat PT. Bursa Efek Indonesia (BEI) .....	62
4.1.3 Visi dan Misi PT. Bursa Efek Indonesia (BEI).....	63
4.1.4 Struktur Organisasi PT. Bursa Efek Indonesia (BEI) ....	64
4.1.5 Gambaran Umum Perusahaan Sampel .....	64
4.2 Deskripsi Hasil Penelitian .....	71
4.2.1 ROE ( $X_1$ ) Perusahaan Otomotif di PT. Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2006 – 2009 .....	72
4.2.2 PER ( $X_2$ ) Perusahaan Otomotif di PT. Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2006 – 2009 .....	73
4.2.3 BVS ( $X_3$ ) Perusahaan Otomotif di PT. Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2006 – 2009 .....	74
4.2.4 PBV ( $X_4$ ) Perusahaan Otomotif di PT. Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2006 – 2009 .....	75
4.2.5 Return Saham (Y) Perusahaan Otomotif di PT. Bursa Efek Indonesia (BEI) Tahun 2006 – 2009 .....	76
4.3 Analisis dan Pengujian Hipotesis .....	77
4.3.1 Uji Normalitas .....	77
4.3.2 Uji Outlier .....	78
4.3.3 Uji Asumsi Klasik .....	80

4.3.4 Analisis Regresi Linier Berganda .....	86
4.3.5 Koefisien Determinasi ( $R_2$ ) .....	89
4.3.6 Uji F .....	90
4.3.7 Uji t .....	90
4.4 Pembahasan .....	92

## **BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

5.1 Kesimpulan .....	95
5.2 Saran .....	95

## **DAFTAR PUSTAKA**

## **LAMPIRAN**



## DAFTAR TABEL

Harga Saham .....	7
Hasil Return Saham .....	8
Hasil ROE (Retrun on Equity) .....	72
Hasil PER (Price Earning Ratio) .....	73
Hasil BVS (Book Value Per Share).....	74
Hasil PBV (Price to Book Value).....	75
Hasil Return Saham .....	77
Hasil Uji Normalitas .....	78
Hasil Uji Outlier .....	79
Hasil Uji Autokorelasi .....	81
Hasil Uji Multi Kolinieritas .....	83
Hasil Uji Heterokedastisitas .....	85
Hasil Uji Regresi Linier Berganda .....	87
Hasil Koefisien Determinasi ( $R_2$ ) .....	89
Hasil Uji F .....	90
Hasil Uji t .....	91

## DAFTAR GRAFIK

Ekonometrika Dasar .....	58
Durbin Watson .....	81

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Dampak krisis global, yang dilakukan oleh perusahaan pada umumnya melakukan efisiensi dan menahan diri untuk ekspansi. Ini bukan hanya karena menurunnya tingkat daya beli masyarakat akibat krisis. Melainkan juga ancaman krisis likuiditas juga sempat di alami kalangan perbankan. Industri otomotif yang pembiayaan penjualannya sangat mengandalkan perbankan pun harus ikut kena getahnya. Sehingga banyak cabang perusahaan-perusahaan itu ditutup dan terjadi pemutusan hubungan kerja besar-besaran.

Krisis ekonomi global berdampak terhadap kemerosotan industri otomotif termasuk yang paling luar biasa. Ini antara lain kasus kebangkrutan sejumlah perusahaan otomotif besar, seperti General Motor (GM), Ford, dan Chrysler atau lebih dikenal The Big Three. Kemerosotan The Big Three telah diidentifikasi sejak tahun 2000. Ini setidaknya dapat dilihat dari menurunnya pangsa pasar mereka di Amerika Serikat (AS). Tiga otomotif raksasa itu telah mengalami penurunan penjualan mobil hampir 20 persen di pasar AS sejak 2000 hingga 2008.

Pada tahun 2008, pangsa pasar The Big Three di AS untuk pertama kalinya akan berada di bawah 50 persen. Kurangnya inovasi

di bidang teknologi, desain, biaya, imaji, dan unsur lainnya yang menjadi penyebab menurunnya The Big Three. Jika pada 2000 pangsa penjualan mobil Jepang di AS sekitar 25 persen, 2008 diperkirakan mencapai 40 persen. Pada 2008, tingkat penjualan mobil AS mengalami kemerosotan yang drastic. Selama 2008, industri otomotif AS mampu menjual mobil sebanyak 13,2 juta unit atau menurun 18 persen dibandingkan 2007 yang mampu menjual 16,1 juta unit mobil. Menurunnya kinerja penjualan otomotif di AS telah menyebabkan kondisi keuangan mereka mengalami krisis atau terancam bangkrut.

General Motor (GM) mengalami kondisi yang paling parah. Sepanjang 2007 GM mengalami kerugian sebesar 38,7 miliar dolar AS. Pada tahun 2008 GM mungkin akan mengalami kerugian tambah besar lagi. The Big Three sepanjang tahun 2008 akan mengalami kerugian sebesar 8 miliar dolar AS. Adapun Ford mengalami kerugian sebesar 14,6 miliar dolar AS. Kinerja industri otomotif di Eropa juga mengalami hal yang sama dengan di AS. Berdasarkan data European Automobile Manufacturers Association (EAMA), selama 2008, permintaan terhadap mobil komersial mengalami penurunan 9 persen di seluruh Eropa. Sedangkan permintaan mobil sedan turun sebesar 7,8 persen.

Secara keseluruhan, selama 2008, sebanyak 18,4 juta unit mobil baru telah diproduksi atau turun 7 persen dibanding produksi

tahun 2007 sebesar 19,7 juta unit. Salah satu dari lima Negara produsen besar di Eropa adalah Italia dilaporkan mengalami penurunan mobil sebesar 20,3 persen. Disusul kemudian oleh Prancis 14,9 persen, Spanyol 12 persen, Inggris 5,8 persen, Jerman 2,8 persen. Sementara untuk kategori mobil penumpang, selama 2008 registrasinya mengalami penurunan sebesar 7,8 dan menjadi sebanyak 14.712.158 unit. Permintaan mobil penumpang baru turun sebesar 8,4 persen di Eropa Barat. Sedangkan registrasi baru untuk kategori mobil penumpang di Negara-negara Uni Eropa turun sebesar 0,7 persen selama 2008. Berdasarkan data Japan Automobile Manufacturers Association (JAMA), selama 2008, produksi mobil di Jepang tercatat sebanyak 11.563.629 unit, atau 99,7 persennya dibandingkan total produksi selama 2007.

Diperkirakan pada tahun ini produksi mobil dunia akan mencapai 54,9 juta unit. Pada 2009 diperkirakan produksi mobil di Brasil, Rusia, India, dan Cina mencapai 13,8 juta (sekitar 25 persen dari total produksi mobil dunia). Diperkirakan industri otomotif global akan semakin terkonsolidasikan. Konsolidasi diperlukan terutama untuk mengatasi kesulitan finansial serta menghadapi ketatnya persaingan. Jalurnya adalah melalui merger dan akuisisi (M&A) yang dilakukan sejumlah pabrikan otomotif di dunia. Berdasarkan laporan Automotive Institute terlihat bahwa jika pada 2004 aktivitas M&A baru mencapai 25,9 miliar dolar AS, pada 2007

aktivitas M&A telah mencapai 57,1 miliar dolar AS, dan pada 2008 diperkirakan mencapai 31,6 miliar dolar AS. Meski nilai M&A menurun dibanding tahun 2007, namun jumlah transaksi M&A pada 2008 cukup banyak. Kondisi ini mempertegas bahwa krisis ekonomi global telah mendorong pabrikan otomotif untuk mengonsolidasikan diri.

Terlihat bahwa meskipun krisis global mengancam ekonomi kita, namun hal itu tidak berlaku bagi produk otomotif di Indonesia. Pada 2008, volume penjualan mobil mencapai 607.805 unit atau naik 39,89 persen dibandingkan 2007 yang mencapai 434.473 unit. Pada 2007 penjualan mobil di Indonesia mencapai 35,9 persen dibanding tahun 2006 yang merupakan pertumbuhan paling tinggi di Asia, sekalipun paling tinggi dari Cina dan India. Membaiknya penjualan sector otomotif di pasar domestic, khususnya pada 2008, setidaknya sangat dipengaruhi oleh tiga faktor yaitu: yang pertama tingkat suku bunga perbankan yang relatif rendah. Kedua, tingkat pertumbuhan ekonomi yang cukup baik. Ketiga, nilai tukar rupiah yang cukup stabil, terutama terhadap Yen dan dolar AS.

Hingga April 2009, penjualan mobil domestic mencapai 134.868 unit, atau turun 39 persen dibandingkan periode sama tahun lalu yang mencapai 187.246 unit. Namun demikian, tren tingkat penjualan mobil setiap bulannya mengalami peningkatan. Pada Januari 2009, volume penjualan mobil mencapai sekitar 31 ribu unit,

pada April 2009 sudah 34.610 unit. Namun semuanya tergantung pada aspek tawar menawar yang dimiliki oleh dua belah pihak yaitu: Investor dan pemerintah Indonesia. ([http://www.madani-ri.com/2009/05/29/prospek-industri-otomotif-global//REPUBLIKA,Jumat,29 Mei 2009](http://www.madani-ri.com/2009/05/29/prospek-industri-otomotif-global//REPUBLIKA,Jumat,29%20Mei%202009)).

Dalam rangka peningkatan pertumbuhan perusahaan dan menjaga kelangsungan hidup usahanya dalam persaingan bisnis yang ketat, perusahaan lebih cenderung untuk menahan sebagian besar keuntungannya untuk dijadikan modal dengan maksud perusahaan mempunyai kesempatan investasi yang paling menarik sehingga tingkat keuntungan juga akan dapat dicapai secara maksimal.

Dalam berinvestasi berlaku hukum bahwa semakin tinggi *return* yang ditawarkan maka semakin tinggi pula risiko yang harus ditanggung investor. Investor bisa saja mengalami kerugian bahkan lebih dari itu bisa kehilangan semua modalnya. Hal ini mungkin dapat menjelaskan mengapa tidak semua investor mengalokasikan dananya pada semua instrument investasi yang menawarkan *return* yang tinggi (Sawidji Widoatmodjo, 2004:7).

Perusahaan yang go publik mempunyai tujuan yang bersifat normative yaitu memaksimumkan kemakmuran dan kesejahteraan ekonomi para pemegang saham dengan memaksimumkan nilai perusahaan. Tujuan ini tidak mudah dicapai karena harga pasar saham berfluktuatif di bursa efek. Ada dua faktor yang

mempengaruhi tingkat pergerakan saham yaitu internal dan eksternal. Faktor internal disebut juga faktor fundamental adalah faktor yang berasal dalam perusahaan dan dapat dikendalikan perusahaan. Faktor fundamental mencoba menghitung nilai intrinsic dari suatu saham dengan menggunakan data keuangan perusahaan.

Untuk menghitung data keuangan perusahaan tersebut dapat digunakan rasio – rasio modal saham diantaranya adalah Return on Equity adalah salah satu rasio probabilitas yang mengukur kemampuan perusahaan untuk menghasilkan laba dengan modal saham tertentu, kemudian rasio Price earning ratio merupakan salah satu rasio yang sering digunakan oleh investor sebagai indicator dalam memilih instrument saham yang tepat, rasio Nilai buku per lembar saham (BVS) merupakan ukuran seberapa besar nilai buku dari setiap lembar saham dan Harga saham per nilai buku (PBV) yang merupakan ukuran apakah harga saham (harga pasarnya) diperdagangkan di atas atau di bawah nilai buku saham tersebut. Ini berarti bahwa harga saham yang dibayarkan oleh investor sebesar X kali dari nilai bukunya serta Return saham merupakan pendapatan per lembar saham yang dinikmati oleh investor atas suatu investasi yang dilakukannya.

Ruang lingkup yang digunakan dalam penelitian ini adalah perusahaan Otomotif yang *go publik* di Indonesia. Perusahaan otomotif di Indonesia menjadi sasaran utama bagi para investor. Hal



ini dikarenakan harga saham yang terus meningkat. Akan tetapi disaat harga saham meningkat justru *return* yang diterima investor berfluktuasi. Oleh karena itu peneliti ingin meneliti apakah ada penyebab dari permasalahan ini.

Terdapat 9 (Sembilan) perusahaan otomotif yang terdaftar di BEI. Berikut ini di sajikan data harga saham tahunan perusahaan otomotif yang terdaftar di BEI periode 2005 - 2009 :

No	Nama Perusahaan	Harga Saham (Rp)				
		2005	2006	2007	2008	2009
1	PT. Astra International Tbk	10200	15700	27300	10550	34700
2	PT. United Tractors Tbk	3675	6267	10429	4400	15500
3	PT. Tunas Ridean Tbk	690	710	1240	750	1740
4	PT. Multistrada Arah Sarana Tbk	160	178	215	140	205
5	PT. Intraco penta Tbk	580	480	550	234	690
6	PT. Hexindo Adiperkasa Tbk	960	900	740	690	3150
7	PT. Gajah Tunggal Tbk	560	580	490	200	425
8	PT. Goodyear Indonesia Tbk	8000	6600	13000	5000	9600
9	PT. Astra Otoparts Tbk	2800	2925	3325	3500	5750

Sumber : *Indonesia Capital Market Directory*

Hasil Perhitungan return saham perusahaan Otomotif yang go publik di BEI tahun 2006 – 2009 :

No	Nama Perusahaan	Periode tahun			
		2006	2007	2008	2009
1	PT. Astra International Tbk	(0,539)	0.739	(0,614)	2.289
2	PT. United Tractors Tbk	(0,782)	0.664	(0,578)	2.523
3	PT. Tunas Ridean Tbk	(0,029)	0.746	(0,395)	1.32
4	PT. Multistrada Arah Sarana Tbk	(0,344)	0.208	(0,349)	0.464
5	PT. Intraco penta Tbk	0,172	0.146	(0,575)	1.949
6	PT. Hexindo Adiperkasa Tbk	0,063	(0.178)	(0,068)	3.565
7	PT. Gajah Tunggal Tbk	(0,036)	(0.155)	(0,591)	1.125
8	PT. Goodyear Indonesia Tbk	0,175	0.969	(0,615)	0.92
9	PT. Astra Otoparts Tbk	(0,045)	0.137	0.053	0.643

Sumber : *Indonesia Capital Market Directory* ( diolah )

Dari data diatas dapat dilihat bahwa *return* saham perusahaan-perusahaan otomotif memang mengalami fluktuasi (tidak stabil). Pada tahun 2008 mengalami penurunan. Penurunan ini disebabkan karena terjadi krisis keuangan di dunia. Pada tahun 2009 *return* saham perusahaan otomotif mengalami kenaikan. Dan paling mengalami kenaikan di antara perusahaan-perusahaan yang lain adalah PT. HEXINDO ADIPERKASA Tbk sebesar 3,565. Dalam beberapa tahun terakhir ini perusahaan otomotif seharusnya dapat memaksimalkan keuntungannya karena adanya tingkat perekonomian di Indonesia mulai membaik dan daya beli masyarakat juga naik, ini bisa dilihat dari semakin banyaknya penggunaan kendaraan bermotor di Indonesia. Dengan memaksimalkan tingkat keuntungan maka perusahaan akan dapat memberikan *return* yang tinggi kepada para pemegang saham atau investor.

Berdasarkan uraian diatas peneliti tertarik mengangkat topik tersebut kedalam penelitian dengan judul “ **ANALISIS RASIO MODAL SAHAM TERHADAP RETURN SAHAM PERUSAHAAN OTOMOTIF YANG GO PUBLIK DI INDONESIA** “.

## 1.2. Perumusan masalah.

Berdasarkan latar belakang tersebut di atas, maka permasalahan yang akan dirumuskan dalam penelitian ini adalah:

1. Apakah Laba atas Ekuitas (ROE) berpengaruh terhadap *return* saham ?
2. Apakah *Price Earning Ratio* (PER) berpengaruh terhadap *return* saham ?
3. Apakah Nilai Buku Per Lembar Saham (BVS) berpengaruh terhadap *return* saham ?
4. Apakah Harga Saham Per Nilai Buku (PBV) berpengaruh terhadap *return* saham ?

## 1.3. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian dan manfaat ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk menganalisis pengaruh Laba atas Ekuitas (ROE) terhadap *return* saham.
2. Untuk menganalisis pengaruh *Price Earning Ratio* (PER) terhadap *return* saham.
3. Untuk menganalisis pengaruh Nilai Buku Per Lembar Saham (BVS) terhadap *return* saham.

4. Untuk menganalisis pengaruh Harga Saham Per Nilai Buku (PBV) terhadap *return* saham.

#### **1.4. Manfaat Penelitian**

Dengan adanya latar belakang yang telah diuraikan, permasalahan serta tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini, manfaat yang dapat diambil adalah sebagai berikut :

1. Dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan yang dapat digunakan oleh para investor dalam melakukan penelitian saham yang akan di teliti.
2. Dapat digunakan sebagai langkah awal bagi peneliti dalam membandingkan dan memperpraktekkan ilmu yang telah di dpatkan di bangku kuliah dengan kenyataan yang ada di lapangan.
3. Dapat digunakan bagi para akademis sebagai tambahan literature yang membantu di dalam perkembangan ilmu manajemen dan menambah tentang *return* saham.